Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4209**

17. Wahlperiode 15. 12. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Andrea Wicklein, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/3720 –

Festlegung der An- und Abflugrouten für den neuen Airport Berlin Brandenburg International

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI am 6. September 2010 hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine erste Planung für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI zur Diskussion gestellt. Diese Planungen der DFS unterscheiden sich deutlich von den Annahmen, die dem seit dem 13. August 2004 gültigen Planfeststellungsbeschluss zu Grunde lagen. Die Flugroutenplanungen sind bei vielen Bürgerinnen und Bürgern – vor allem in den möglicherweise neu betroffenen Regionen – auf großes Unverständnis gestoßen. Mehr als 30 Bürgerinitiativen haben sich gegründet. Viele Bürgerinnen und Bürger glaubten bisher, gar nicht oder zumindest deutlich weniger vom Fluglärm des künftigen BBI betroffen zu sein. Kritisiert wird, dass zahlreiche Städte und Gemeinden nicht in das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI einbezogen waren, sie aber nun inmitten der Flugkorridore liegen sollen.

Das geltende Verfahren sieht vor, dass die An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der DFS durch Rechtsverordnung (§ 27a der Luftverkehrs-Ordnung – LuftVO) des Bundes festgelegt werden. Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren soll erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn am BBI getroffen werden. Die Regelungen für die An- und Abflugverfahren können regelmäßig den betrieblichen Belangen der Flugsicherung und des Flughafens angepasst werden. Die Festlegung der entsprechenden Routen und Verfahren liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Bundesbehörden. Formale Mitwirkungsrechte für die Länder Berlin und Brandenburg bestehen nicht. Zwar ist aufgrund von § 29b Absatz 2 und § 29 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) auch bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen, eine Regelungsmöglichkeit der Flugrouten hat es allerdings im Planfeststellungsbeschluss mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Dezember 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Seit Bekanntwerden der aktuellen Planungen wird ein transparentes Verfahren für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI unter Einbeziehung der Betroffenen gefordert. Darüber hinaus werden immer wieder materiell sowie inhaltlich umfassende und verlässliche Informationen als unabdingbare Grundlage einer sachlichen Erörterung verlangt. Dazu gehören auch alternative Planungen und ergänzende Informationen zu den heute beflogenen und den geplanten Flugrouten für den Instrumenten- wie für den Sichtflugverkehr. Offen ist nach wie vor auch die Darstellung der jeweiligen Flugkorridore, die Zahl der Flüge pro Flugzeugmuster, die Höhe und Lärmbelastung, und zwar von allen Städten und Gemeinden, die in einer Höhe von bis zu 3 000 Metern überflogen werden. Vor allem aber wird eine vorrangige Gewichtung der Lärmschutzaspekte bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI gefordert – sowohl in den flughafennahen als auch den flughafenferneren Orten.

1. Wie bewertet die Bundesregierung allgemein das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren?

Nach Auffassung der Bundesregierung hat sich das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren bislang allgemein bewährt.

2. Wie bewertet es die Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes in staatliches Handeln, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durch Rechtsverordnung (§ 27a LuftVO) des Bundes getroffen wird?

Die Bundesregierung hält es für zweckmäßig, dass die An- und Abflugverfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung festgelegt werden. Bei der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung eines Flughafens werden prognostische Annahmen über die zukünftigen An- und Abflugverfahren und über die Flugbewegungszahlen berücksichtigt.

3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einen eigenen gestalterischen Planungsspielraum bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren hat?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Eigenschaft der Festlegung von Flugverfahren als Planungsentscheidung bringt es mit sich, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung eine eigene Abwägung durchzuführen hat, die neben der Sicherheit des Luftverkehrs und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auch die wesentlichen Auswirkungsfaktoren (insbesondere Fluglärm) generalisierend berücksichtigen muss (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 24. Juni 2004, 4 C 11.03 – juris, Rn. 23 ff.).

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger und der Städte und Gemeinden bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI?

Die gesetzlich vorgeschriebene Einbindung der örtlichen Fluglärmkommission stellt ein geeignetes Verfahren zur organisierten, gebündelten Erfassung und Berücksichtigung der Interessen der örtlich Betroffenen dar.

5. Wie wird nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass im Verfahren der Festlegung der An- und Abflugverfahren die Lärmauswirkungen der verschiedenen Varianten auf die einzelnen Siedlungsgebiete transparent dargestellt werden, damit eine fachlich fundierte und sachlich korrekte Abwägung vorgenommen werden kann?

Die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts fordert als Abwägungsgrundlage im Hinblick auf den Auswirkungsfaktor Lärm die Ermittlung der voraussichtlichen Fluglärmbelastungen, die Heranziehung von hinreichend aktuellem und hinsichtlich Art und Umfang der Besiedelung aussagekräftigem Kartenmaterial sowie von Unterlagen über die Einwohnerzahlen der betroffenen Orte bzw. Ortsteile (BVerwG, Urteil vom 28. Juni 2000, 11 C 13.99 – juris, Rn. 44; Urteil vom 24. Juni 2004, 4 C 15.03 – juris, Rn. 21). Die geltenden Verfahrensregelungen tragen diesen Anforderungen Rechnung.

6. Inwiefern wurden bei dem Vorschlag der DFS für die Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI besonders schutzwürdige und schutzbedürftige Gebiete und Einrichtungen berücksichtigt?

7. Wurde in diesem Zusammenhang berücksichtigt, dass sich drei Forschungsreaktoren und die Landessammelstelle Berlin (Zentralstelle für radioaktiven Abfall – ZRA) in der Nähe befinden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der am 6. September 2010 vorgestellte Entwurf einer ersten Grobplanung hatte lediglich den Zweck, eine erste Abschätzung für mögliche Betroffenheiten aufzuzeigen. Der Schutz der Bevölkerung sowie von Industrieanlagen ist bei den weiteren Planungen der Flugverfahren zu berücksichtigen. Diese Belange werden im Rahmen der Fluglärmkommission beraten und in die weitere Abwägung einfließen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik am geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren, nach der dabei die Aspekte des Lärmschutzes nicht ausreichend berücksichtigt werden?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass die Berücksichtigung des Lärmschutzes gesetzlich verankert ist, entsprechend erfolgt und auch im weiteren Verfahren berücksichtigt wird. Die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes hat oberste Priorität.

9. Will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren nicht nur als „planerische Größe“ kurz vor Inbetriebnahme eines Flughafens erfolgt, sondern künftig bereits Eingang in die Planfeststellung findet?

   Wenn ja, wie?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 111, 276), dass aufgrund der Planfeststellung für den Flughafen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren Vorgaben hinsichtlich des Lärmpotentials bestehen, das insgesamt nicht verändert, sondern nur – im vorgegebenen Rahmen der Lage der Start- und Landebahnen – verteilt werden kann?

Ja.

11. Ist die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass eine solche Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit auch dann besteht, wenn von Anfang an mit einem offenbar nicht tragfähigen Flugroutenkonzept geplant wurde und die Interessen weiterer Lärmbetroffener bei der Planfeststellung nicht berücksichtigt wurden?

Diese Frage berührt die Grundlagen und die Bestandskraft der Planfeststellung und damit die Zuständigkeit der jeweiligen Länderbehörde.

12. Wie steht die Bundesregierung angesichts der aktuellen Proteste wegen der Flugrouten am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg International BBI zu den Forderungen nach einer Änderung des Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren?

Das Verfahren hat sich in der Vergangenheit insgesamt bewährt. Die Bundesregierung verfügt gegenwärtig nicht über Erkenntnisse, dass eine Verfahrensänderung in der Praxis zu insgesamt besseren Ergebnissen führen würde. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 9 verwiesen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI nach den derzeitigen Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren erheblich von den Planungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH abweichen und damit entgegen der Planfeststellung völlig neue Gebiete wesentlich belastet werden können?

    Sind hier Regressforderungen zu erwarten?

Im Rahmen der Planfeststellung wurden von der DFS keine Flugverfahren „geplant“. Zur Erwartung von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussagen treffen.

14. Welche neuen Erkenntnisse haben nach Einschätzung der Bundesregierung bei dem Vorschlag der DFS für die An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI dazu geführt, dass im Unterschied zum Planfeststellungsbeschluss ein unabhängiger Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen vorgesehen ist?

Es ist bekannt, dass die DFS bereits seit Ende 1998 von einem unabhängigen Parallelflugbetrieb beider Bahnen ausging. Die Abwicklung der prognostizierten Verkehre am Standort BBI setzt den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems voraus (Ref.: Planfeststellungsbeschluss, S. 333, Nummer 2.2.4). Diese Festlegung im Planfeststellungsbeschluss ist Grundlage der Vorschläge der DFS.

15. Wie begründet die Bundesregierung die öffentliche Aufforderung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer, wieder zu den alten Flugrouten aus dem Planfeststellungsbeschluss zurückzukehren?

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat angesichts der zunehmenden öffentlichen Diskussion Verständnis für die Sorgen der betroffenen Bürger gezeigt und Verlässlichkeit der Politik eingefordert. Daher sollten die seinerzeit grob geplanten Flugrouten Ausgangspunkt für die Beratungen in der Fluglärmkommission sein, die der DFS Vorschläge unterbreiten muss. Die DFS wird diese ernst nehmen und sorgfältig prüfen.

16. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Äußerungen des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, dass möglicherweise unabhängige Parallelstarts nicht mehr notwendig sein könnten, und welche fachlichen Aspekte lagen dieser Einschätzung zu Grunde?

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat hinterfragt, ob die Verkehrsmenge über den Tag verteilt eine ausschließliche Nutzung eines Konzeptes mit unabhängigem Parallelbahnbetrieb auch unter wirtschaftlichen Aspekten tatsächlich notwendig mache.

17. Wie steht die Bundesregierung zu dem Problem, dass beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI bereits aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses zahlreiche Schutzmaßnahmen getroffen wurden, die nunmehr nicht mehr so oder in dem Umfang erforderlich wären und dass aufgrund des Flugroutenvorschlags der DFS nunmehr an anderen Orten Schutzmaßnahmen getroffen werden müssten?

    Sind in diesem Zusammenhang Regressforderungen zu erwarten, und welche Kosten entstehen durch die weiteren Schutzmaßnahmen für den Bund?

Zur Wahrscheinlichkeit von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussage machen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen, wonach nachträgliche Schutzauflagen zum Planfeststellungsbeschluss (§ 75 Absatz 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) jederzeit möglich sind.

18. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass rund um den Flughafen Berlin Brandenburg International BBI zahlreiche Städte und Gemeinden ihre Landesentwicklungs- bzw. Regionalpläne an dem Planfeststellungsbeschluss und den bis dahin bekannten Lärmauswirkungen ausgerichtet haben?

    Sind Regressforderungen zu erwarten?

Zur Wahrscheinlichkeit von Regressforderungen kann die Bundesregierung keine Aussage machen. In der Sache handelt es sich um eine Angelegenheit der Länder, zu der die Bundesregierung keine Informationen besitzt.

19. Wie steht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu der Frage, dass Siedlungsbeschränkungszonen von Städten und Gemeinden ganz maßgeblich von der Lage der Flugrouten abhängen?

    Sind neue Ausweisungen erforderlich?

    Welche Kosten entstehen für den Bund?

Bereits 2006 wurden im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP-FS) Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung ausgewiesen. Ferner wird durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm i. d. F. der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) festgelegt, in welchen Gebieten nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs gegebenenfalls zusätzlich Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung gelten (§§ 5, 6).

20. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Prioritätensetzung bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren in Bezug auf Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung bzw. Lärmschutz?

Es wird auf die gesetzlichen Vorgaben verwiesen: Das Luftverkehrsgesetz gibt in § 27c Absatz 1 vor, dass Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs zu dienen hat. Das Luftverkehrsgesetz bestimmt in § 29b, dass beim Betrieb von Luftfahrzeugen vermeidbare Geräusche zu verhindern sind und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken ist; auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Im Abwägungsprozess hat die Vermeidung von Gefährdungen des Luftverkehrs daher Vorrang. Bei der Abwägung müssen darüber hinaus Lärmschutzaspekte und wirtschaftliche Gesichtspunkte mit ihrem jeweiligen Gewicht berücksichtigt werden.

21. Haben für die Bundesregierung Lärmvermeidung, Lärmschutz und der Schutz der Gesundheit Vorrang vor wirtschaftlichen Überlegungen?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

22. Sieht die Bundesregierung beim geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren Wertungs- und Abwägungswidersprüche bei den Zielen Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung?

    Wenn ja warum?

    Wenn nein, warum nicht?

Im Hinblick auf die Festlegung der An- und Abflugverfahren müssen widerstreitende Belange in der Abwägung zu einem Ausgleich gebracht werden. Dass die Abwägung zwischen den genannten Belangen schwierig ist, ist dabei unstrittig.

23. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren bürgernah erfolgt und dass dabei Lärmvermeidungsaspekte mit sehr hoher Priorität berücksichtigt werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 12 und 22 verwiesen.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik, dass die bisherige Planung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für die An- und Abflugverfahren am künftigen BBI keine aussagekräftigen Aussagen hinsichtlich der Lärmeinwirkung enthält und örtliche Gegebenheiten wie Siedlungsdichte und Siedlungsgebiete nicht aktuell erfasst hat?

Es liegt noch keine endgültige Planung der DFS vor, die in der Fluglärmkommission abschließend beraten werden kann. Daher kann gegenwärtig nicht unterstellt werden, dass die Planunterlagen den Anforderungen nicht genügen werden.

25. Ist die Bundesregierung angesichts der Kritik am bisher geltenden Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI der Auffassung, dass ein systematisches Konzept, wie Lärmeinwirkungen vermieden werden können, besteht?

    Wenn ja, mit welcher Begründung?

Wie zuvor bereits ausgeführt, sieht die Bundesregierung nicht in erster Linie das dem gesetzlich geregelten Verfahren zugrunde liegende Konzept in der Kritik, sondern Art und Stand der Umsetzung sowie der Kommunikation im vorliegenden Fall. Da noch keine endgültige Planung vorgelegt worden ist, können derzeit auch keine genauen Aussagen über die Höhe der Fluglärmbelastung und die Anzahl der voraussichtlich vom Fluglärm betroffenen Menschen gemacht werden. Die abschließende Beurteilung dieser Fragen ist dem weiteren Verfahren bis zum Festlegungsverfahren beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vorbehalten.

26. Wenn nein, welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um ein solches systematisches Konzept zur Lärmvermeidung zu erarbeiten?

Die Bundesregierung wird prüfen, wie durch luftverkehrsrechtliche Regelungen sichergestellt werden kann, dass im Planfeststellungsverfahren eine effektive Abstimmung mit der Flugsicherung durchgeführt wird, so dass bei der Planfeststellung die Lärmauswirkungen durch den An- und Abflugverkehr schon als planerische Größen Berücksichtigung finden und bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren eine optimale „Bewirtschaftung“ des Fluglärms erfolgen kann.

27. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch, dass die DFS darauf hinzuwirken hat, laut § 29b Absatz 2 LuftVG die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen, ihr aber gleichzeitig nach eigenen Aussagen für die BBI-Flugrouten keine Lärmemissionswerte vorliegen?

Lärmemissionswerte verschiedener Flugzeugtypen gehen in die Fluglärmberechnungen ein; die Ergebnisse fließen mit in die Routenplanung ein. Die Bundesregierung kann daher keine systematischen Widersprüche erkennen. Der Planungsprozess muss weiterentwickelt werden.

28. Wie wird nach Einschätzung der Bundesregierung im Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt, dass lärmrelevante Höhen und die jeweiligen Eigenschaften der Flugzeuge (Steigverhalten, Gewicht etc.) in den Abwägungsprozess einfließen?

In den Abwägungsprozess fließen alle relevanten Faktoren für die Berücksichtigung der Fluglärmbelastungen ein.

29. Werden nach Einschätzung der Bundesregierung hinsichtlich der Transparenz gegenüber der betroffenen Bevölkerung moderne Lärmsimulationsverfahren angewandt, um im Vorfeld der Festlegung der An- und Abflugverfahren zu aussagekräftigen Bewertungen zu kommen?

Ja. Die DFS setzt das System NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System) ein.

30. Wie schätzt die Bundesregierung angesichts des aktuellen Verfahrens bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI die Beteiligungsrechte betroffener Gemeinden und Bürger ein, und sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf, das Verfahren und die Abwägungsprozesse transparenter zu gestalten?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 9 und 12 verwiesen.

31. Welche Verbindlichkeit haben die Empfehlungen der Fluglärmkommission bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am künftigen BBI, und welche rechtlichen Widerspruchs- bzw. Klagemöglichkeiten bestehen?

Gemäß § 32b Absatz 1 LuftVG berät die Fluglärmkommission unter anderem die Flugsicherungsorganisation und das BAF über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Empfehlungen der Fluglärmkommission haben keinen bindenden Charakter. Halten die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung oder die Flugsicherungsorganisation die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit. Darüber hinaus hat die DFS bei einer Abweichung von der Empfehlung der Fluglärmkommission dies gegenüber dem BAF gesondert zu begründen, das hierzu seine eigene Entscheidung fällt. Die Festlegung von Flugverfahren kann von den Betroffenen mittels Feststellungsklage vor dem Oberverwaltungsgericht angegriffen werden.

32. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung ein systematischer Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Interessen und Belangen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt werden, bei dem Abwägungsdefizite und Fehlgewichtungen vermieden werden?

Die Abwägung hat stets im Einzelfall unter Berücksichtigung sämtlicher möglicherweise betroffener Belange generalisiert, d. h. nicht parzellenscharf zu erfolgen. Ein Abarbeiten von „Checklisten“ o. Ä. verbietet sich. Allerdings bestehen die Anforderungen der Rechtsprechung an das Abwägungsmaterial und den Abwägungsvorgang generell und sind bei jeder Festlegung zu beachten. Insoweit wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 5 verwiesen.

33. Wie bewertet die Bundesregierung die geltende Regelung in § 29b LuftVG, mit der die Interessen der Anwohner zumindest den Interessen der Wirtschaftsunternehmen gleichgestellt sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

34. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Schutz der Bevölkerung gegenüber den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber zu mindern?

Nein.

35. Ist nach Ansicht der Bundesregierung unter Wirtschaftlichkeit von Flugrouten auch zu verstehen, den Flugverkehr mit möglichst wenig Personal abzuwickeln?

Nein.

36. Wie steht die Bundesregierung zur Festlegung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, wonach an den Flughäfen durch eine Präzisierung im Luftverkehrsgesetz mehr Nachtflüge ermöglicht werden sollen, und wie ist der Stand der Umsetzung?

Die weitere Prüfung von Umsetzungsoptionen zu diesem Anliegen des Koalitionsvertrages ist bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im derzeit anhängigen Revisionsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main zurückgestellt worden. Mit einer Entscheidung wird im Laufe des kommenden Jahres gerechnet.

37. Sind im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder in anderen Bundesministerien und Bundesämtern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Flughafenbetreibern, der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder der Fraport AG als externe Mitarbeiter beschäftigt?

38. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Falle deren Beschäftigung?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden keine „Externen Mitarbeiter“ beschäftigt. Auch in den übrigen Bundesministerien sind keine Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter von Flughafenbetreibern, Flughafen AG Berlin-Brandenburg oder Fraport AG beschäftigt. Es wird darüber hinaus auf den jährlichen Bericht des BMI an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach Maßgabe des Punktes 5 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Einsatz externer Personen in der Bundesverwaltung hingewiesen.

39. Ist beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI vorgesehen, dass Sichtanflüge auf bestimmte Flugrouten beschränkt oder im Einzelfall grundsätzlich ausgeschlossen werden, und welche Flugrouten sind

beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI nach den bisherigen Planungen dafür vorgesehen?

Nach derzeitigem Planungsstand der DFS sollen Sichtflugstrecken weder auf bestimmte Flugrouten beschränkt noch im Einzelfall grundsätzlich ausgeschlossen werden.

40. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass der langsame Sinkflug (slow-descend approach) zwar zu reduziertem Triebwerksschub und größeren Höhen bei Anflügen führt, er aber bei Verkehrsflughäfen mit hoher Auslastung von der Flugsicherung schwer zu steuern sei?

Der Begriff „slow-descend approach“ ist kein definierter, bei den zuständigen Stellen verwendeter Fachbegriff.

41. Wie bewertet die Bundesregierung die Problematik, dass veröffentlichte Standardanflugverfahren bei Radarkontrolle nicht zwingend geflogen werden müssen und die Anflüge damit je nach Situation für die Bevölkerung überraschend verteilt werden können?

Die Vorgehensweise ist über § 27a Absatz 1 LuftVO geregelt. Danach kann von veröffentlichten Standardverfahren abgewichen werden, um einen sicheren, geordneten und flüssigen Ablauf des Flugverkehrs zu garantieren.

42. Wie kann durch Flight-Management-Systeme sichergestellt werden, dass die Bündelung von An- und Abflugrouten in einer Flugroute, die die geringsten Abweichungen und damit Lärmemissionen hervorruft, möglichst exakt eingehalten wird?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erlauben moderne Navigations- und Flugführungsinstrumente eine genauere Einhaltung von Flugrouten als die früher eingesetzten Systeme.

43. Inwieweit wurde bei der Frage des Anflugverfahrens zum Flughafen BBI bisher die Nutzung des Verfahrens CDA (Continuous Descent Approach) geprüft, bei dem das Flugzeug nach dem Verlassen der Reiseflughöhe kontinuierlich sinkt, um so die Triebwerke so lange wie möglich im Leerlauf zu belassen und dadurch die CO_2- und Lärmemissionen zu senken?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden auch die Anflugverfahren in der Fluglärmkommission zu erörtern sein.

44. Welche Abflugverfahren (z. B. Steilstart bzw. Low-drag/low-power-Verfahren) führen nach Erkenntnissen der Bundesregierung zu Lärmvermeidung oder -minderung?

Neben lärmoptimierten An- und Abflugrouten ist das so genannte Kontinuierliche Sinkflugverfahren eine weitere Möglichkeit, Lärmbelastungen in bestimmten Bereichen der Flugplatzumgebung zu reduzieren; ebenso das Flugverfahren Low-Drag/Low-Power.

45. Ist es nach Erkenntnissen der Bundesregierung möglich, am Flughafen Berlin Brandenburg International BBI analog zum Frankfurter Flughafen aufgrund vorinstallierter Lärmtore den Lärmpegel jedes einzelnen Flugzeuges zu erfassen und zu dokumentieren?

Gemäß § 19a LuftVG ist der Betreiber des Flughafens Berlin-Brandenburg International verpflichtet, eine Fluglärmmessanlage zu betreiben, den Fluglärm kontinuierlich zu erfassen und zu dokumentieren sowie die Mess- und Auswerteergebnisse regelmäßig zu veröffentlichen. Hinsichtlich der Planungen für die Fluglärmmessanlage am Standort BBI wird auf die Antwort zu Frage 49 verwiesen.

46. Wie schätzt die Bundesregierung das Problem ein, dass Flugerwartungsgebiete häufig trichterförmig ohne ausreichende seitliche und höhenmäßige Begrenzung festgelegt werden, und durch welches Verfahren wird die Einhaltung der Flugerwartungsgebiete überwacht?

Flugerwartungsgebiete werden nicht festgelegt. Festgelegt werden vielmehr Verhaltensanweisungen an die Luftfahrzeugführer, aus deren exakter Umsetzung sich eine Ideallinie ergibt (vgl. Antwort zu Frage 50).

47. An welchen deutschen Verkehrsflughäfen besteht ein Fluglärmmonitoring bzw. sind Fluglärmüberwachungsanlagen vorhanden, um die Belastung durch Fluglärm transparent zu machen?

Gemäß § 19a LuftVG müssen an allen deutschen Flughäfen und Landeplätzen, für die ein Lärmschutzbereich nach Fluglärmgesetz festzusetzen ist, Fluglärmmessanlagen installiert werden und die Fluglärmbelastung kontinuierlich erfasst und dokumentiert sowie regelmäßig veröffentlicht werden.

48. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung technisch und rechtlich der Flugverkehr beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI so gesteuert werden, dass nur nicht vermeidbarer Lärm bei den Betroffenen ankommt?

Die Flugsicherung hat bei der Steuerung des Flugverkehrs gemäß § 27c Absatz 1 LuftVG stets auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

49. Wie wird beim Flughafen Berlin Brandenburg International BBI sichergestellt, dass entsprechende Messstationen direkt unter den jeweiligen An- und Abflugstrecken liegen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

50. Welche Konsequenzen sind rechtlich möglich, wenn Flugzeuge von der Flugstrecke und/oder vom Flugerwartungsgebiet abweichen, und wie werden sie verfahrensmäßig umgesetzt?

Das Abweichen von einem Flugverfahren ohne Flugverkehrskontrollfreigabe stellt einen Bußgeldtatbestand (§ 58 Absatz 1 Nummer 10 LuftVG i. V. m. § 43 Nummer 30 LuftVO) dar. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verfolgt derartige Verstöße.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333